

DIALOG(R)File 351:Derwent WPI
(c) 2003 Thomson Derwent. All rts. reserv.

003943887

WPI Acc No: 1984-089431/198415

XRPX Acc No: N84-066687

Vehicle tyre pressure warning display - uses detected vehicle travel mode
to obtain reference value compared with detected

Patent Assignee: BOSCH GMBH ROBERT (BOSC)

Inventor: RAUCH H

Number of Countries: 001 Number of Patents: 002

Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Week
-----------	------	------	-------------	------	------	------

DE 3236520	A	19840405	DE 3236520	A	19821002	198415 B
------------	---	----------	------------	---	----------	----------

DE 3236520	C	19910228			199109	
------------	---	----------	--	--	--------	--

Priority Applications (No Type Date): DE 3236520 A 19821002

Patent Details:

Patent No	Kind	Lan Pg	Main IPC	Filing Notes
-----------	------	--------	----------	--------------

DE 3236520	A	18		
------------	---	----	--	--

Abstract (Basic): DE 3236520 A

The rotation sensor for each of the wheels has its output compared with a signal provided by a reference source via respective comparators. The reference source is controlled via a logic coupling circuit responding to the vehicle travel mode, to obtain a corresp. reference velocity. The latter is fed directly to each comparator and to a store, for allowing both long term and short term pressure variations to be detected.

Pref. the logic coupling circuit uses an AND gate receiving signals from a manual or automatic switch, a braking switch, a steering angle sensor and a position sensor associated with the accelerator pedal.

0/2

Abstract (Equivalent): DE 3236520 C

The arrangement for displaying the condition of vehicle tyres, includes rotational speed sensors, a reference speed unit, and comparators for comparing the signal of the sensors with a reference speed from the reference speed unit.

The speed unit has a logic circuit which determines a predetermined driving conduits, e.g. straight forward drive and/or brake free drive. The reference speed is fed to a storage unit and in normalised and compared with the rotational speed sensor values.

ADVANTAGE - Simultaneous disturbances to be detected. (5pp

Dwg.No.1/2)

Title Terms: VEHICLE; TYRE; PRESSURE; WARNING; DISPLAY; DETECT; VEHICLE;
TRAVEL; MODE; OBTAIN; REFERENCE; VALUE; COMPARE; DETECT

Derwent Class: Q11; X22

International Patent Class (Additional): B60C-023/04

File Segment: EPI; EngPI

Manual Codes (EPI/S-X): X22-E02

?



DEUTSCHES
PATENTAMT

②1 Aktenzeichen: P 32 36 520.9
②2 Anmeldetag: 2. 10. 82
④3 Offenlegungstag: 5. 4. 84

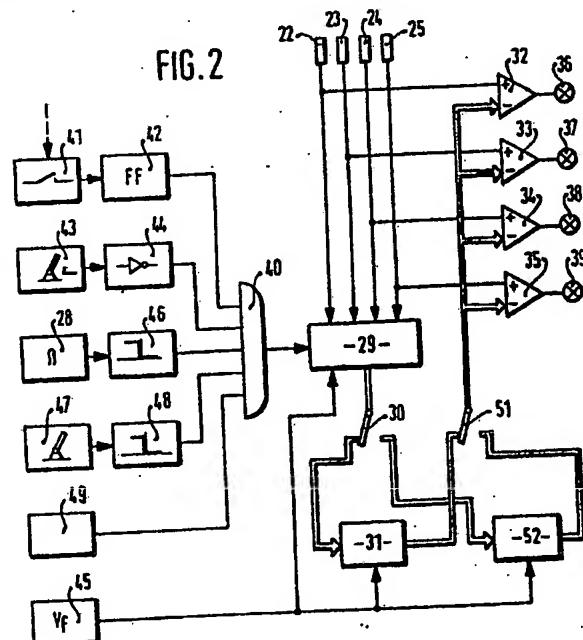
DE 3236520 A1

⑦1 Anmelder:
Robert Bosch GmbH, 7000 Stuttgart, DE

⑦2 Erfinder:
Rauch, Hans, Dr., 8510 Fürth, DE

⑤4 Einrichtung zum Anzeigen des Zustandes von Fahrzeugreifen

Die Einrichtung zeigt den Zustand von Fahrzeugreifen, insbesondere den Reifendruck und die Profiltiefe an. Hierzu sind an den zugehörigen Rädern (10 bis 13) Drehzahlsensoren (22 bis 25) angeordnet und diese sind mit einem Referenzgeschwindigkeits-Bildner (29) sowie Komparatoren (32 bis 35) zum Vergleich der Sensorsignale mit der Referenzgeschwindigkeit verbunden. Der Referenzgeschwindigkeits-Bildner (29) wird dabei mittels einer logischen Verknüpfungsschaltung zum Erkennen eines vorbestimmten Fahrzustandes, nämlich einer vortriebs- und/oder bremsfreien Geradeausfahrt des Fahrzeuges angesteuert. Die bei dem erkannten Fahrzustand ermittelte Referenzgeschwindigkeit wird einem Speicher (31, 52) zugeführt und mit den Sensorsignalen abhängig von der jeweiligen Fahrgeschwindigkeit (v_F) verglichen. Hierdurch können sowohl Langzeitänderungen des Reifenzustandes (Reifenabrieb) wie auch kurzzeitige Änderungen (Druckabfall) erkannt werden (Figur 2).



DE 3236520 A1

ORIGINAL INSPECTED

3236520

R. 18099
20.9.1982 Wt/Hm

ROBERT BOSCH GMBH, 7000 STUTTGART 1

Ansprüche

1. Einrichtung zum Anzeigen des Zustandes von Fahrzeugreifen mit an den zugehörigen Rädern (10 bis 13) angeordneten Drehzahlsensoren (22 bis 25), einem mit diesen verbundenen Referenzgeschwindigkeits-Bildner (29) und Komparatoren (32 bis 35) zum Vergleich der Sensorsignale mit der Referenzgeschwindigkeit, dadurch gekennzeichnet, daß der Referenzgeschwindigkeits-Bildner (29) mittels einer logischen Verknüpfungsschaltung zum Erkennen eines vorbestimmten Fahrzustandes, nämlich einer vortriebs- und/oder bremsfreien Geradeausfahrt des Fahrzeuges ansteuerbar ist, daß die bei dem Fahrzustand ermittelte Referenzgeschwindigkeit einem Speicher (31, 52) zugeführt und mit den Sensorsignalen abhängig von der jeweiligen Fahrgeschwindigkeit (v_F) verglichen wird.

2. Einrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die logische Verknüpfungsschaltung aus einem UND-Gatter (40) besteht, dem die Signale eines manuell oder automatisch betätigbaren Schalters (41), eines Bremsschalters (42), eines Lenkwinkelsensors (28) und eines Fahrpedalsensors (47) zuführbar sind.

3. Einrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens zwei Speicher (31, 52) vorgesehen sind, in die Referenzgeschwindigkeits-Werte verschiedener Meßzeitpunkte einspeicherbar sind.

4. Einrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Referenzgeschwindigkeit als Mittelwert oder Minimalwert der Sensorsignale gebildet wird.

5. Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß eine Referenzgeschwindigkeit für jedes einzelne Sensorsignal gebildet wird.

6. Einrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Fahrzeug mit einem Antiblockiersystem ausgerüstet ist und die Drehzahlsensoren (22 bis 25) sowie das Bremsschaltersignal des Antiblockiersystems verwendet werden.

7. Einrichtung nach Anspruch 6, bei der das Antiblockiersystem über einen gemeinsamen Drehzahlsensor für die angetriebene Achse verfügt, dadurch gekennzeichnet, daß Änderungen des Signales dieses Sensors gewichtet ausgewertet werden.

8. Einrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein Fahrgeschwindigkeits-Sensor (45) für die Fahrgeschwindigkeit über Grund vorgesehen ist und der im Referenzgeschwindigkeits-Bildner (29) gebildete und/oder der in den Speicher (31, 52) gespeicherte Wert der Referenzgeschwindigkeit fahrgeschwindigkeitsabhängig gewichtet werden.

02 10 92
R. 18099
20.9.1982 Wt/Hm

3236520

3.

ROBERT BOSCH GMBH, 7000 STUTTGART 1

Einrichtung zum Anzeigen des Zustandes von
Fahrzeugreifen

Stand der Technik

Die Erfindung geht aus von einer Einrichtung nach der Gattung des Hauptanspruchs.

Es ist bekannt, zum kontinuierlichen Überwachen des Druckes von Fahrzeugreifen eine Anordnung zu verwenden, bei der die Drehzahlen der Fahrzeugräder überwacht und mit einer Referenzgeschwindigkeit verglichen werden. Fällt dabei ein Reifendruck plötzlich ab, wird die Drehzahlabweichung erkannt und ein Alarmsystem aktiviert. Bei einer bekannten Anordnung dieser Art, wie sie in der DE-OS 25 18 816 beschrieben ist, wird die Referenzgeschwindigkeit als arithmetischer Mittelwert der Rad-drehzahlen ermittelt.

Die bekannten Einrichtungen dieser Art haben jedoch den Nachteil, daß zwar plötzlich auftretende Änderungen des Reifenzustandes, insbesondere des Drucks, ermittelt

...

werden können, langfristig auftretende Änderungen, etwa durch zu hohen Reifenabrieb jedoch unentdeckt bleiben, wenn diese Änderungen an den Fahrzeugrädern in gleicher Weise auftreten.

Weiter ist es aus der DE-OS 28 13 058 bekannt, ein in einem Fahrzeug angeordnetes Antiblockiersystem zum Erkennen eines plötzlichen Druckabfalls in einem Reifen auszunutzen. Hierzu wird durch einen mechanischen Reifendruckwächter in einem Rad eine Zahnücke in einem Zahnrad-Drehzahlsensor des Rades magnetisch überbrückt, so daß im Antiblockiersystem ein unzulässig hoher Verzögerungswert simuliert wird. Dieser, von physikalisch möglichen Verzögerungswerten unterscheidbare Zustand wird erkannt und einer Auswerteschaltung zugeführt.

Diese bekannten Einrichtungen haben den Nachteil, daß nur der Druckabfall an einem einzelnen Fahrzeugreifen erkannt werden kann.

Vorteile der Erfindung

Die erfindungsgemäße Einrichtung mit den kennzeichnenden Merkmalen des Hauptanspruches hat demgegenüber den Vorteil, daß durch Verwendung eines "lernenden" Systems nicht nur plötzlich auftretende Zustandsänderungen eines einzelnen Rades sondern auch über längere Zeiten sich einstellende Änderungen sicher erkannt werden können, wobei diese Änderungen auch gleichmäßig an den Rädern auftreten können. Durch das "Lernen" können auch unkritische Ungleichmäßigkeiten, etwa durch ungleichmäßiges Aufpumpen der Reifen, bei der Erfassung eliminiert werden.

Durch die in den Unteransprüchen aufgeführten Maßnahmen sind vorteilhafte Weiterbildungen der im Hauptanspruch angegebenen Einrichtung möglich.

18099
3236520

- 3 - 5 -

Durch Steuerung des "lernenden" Systems über eine logische Verknüpfungsschaltung kann exakt der Fahrzustand erkannt werden, der einer vortriebs- und/oder bremsfreien Geradeausfahrt entspricht, einem Fahrzustand, bei dem also Änderungen des Reifenzustandes durch die Fahrweise des Fahrzeugs (Kurvenfahrt, Durchrutschen der Räder beim Anfahren oder Blockieren beim Bremsen) nicht auftreten.

Bei einem weiteren Ausführungsbeispiel der Erfindung wird durch Abspeicherung unterschiedlicher Referenzgeschwindigkeits-Werte erreicht, daß Beobachtungen über unterschiedliche Zeiträume möglich sind; beispielsweise kann ein Referenzwert dann eingespeichert werden, wenn das Fahrzeug mit neuen Reifen versehen wird, so daß der Reifenabrieb auch über längere Zeiten beobachtet und das Überschreiten von Grenzwerten angezeigt werden kann.

Besonders vorteilhaft ist schließlich die Zusammenfassung einer erfindungsgemäßen Einrichtung mit einem Antiblockiersystem eines Kraftfahrzeuges, da dann verschiedene Komponenten des Antiblockiersystems mit verwendet werden können. Dabei können auch solche Antiblockiersysteme herangezogen werden, die in sogenannter Drei-Kanalausführung arbeiten, wobei die gemeinsame Erfassung der Drehzahlen beider Räder der Antriebsachse durch entsprechende Signalwichtung kompensiert wird.

Weitere Vorteile ergeben sich aus der Beschreibung und der beigefügten Zeichnung.

...

Zeichnung

Die Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und wird in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert. Es zeigen Figur 1 eine Prinzipdarstellung einer Ausführungsform einer erfindungsgemäßen Einrichtung; Figur 2 ein detailliertes Schaltbild zu einem elektronischen Steuergerät, wie es bei der Einrichtung gemäß Figur 1 verwendet wird.

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

In Figur 1 sind 10, 11 die angetriebenen Hinterräder und 12, 13 die nicht angetriebenen Vorderräder eines Kraftfahrzeuges. Die Hinterräder 10, 11 werden über ein Differential 14 von einem in Figur 1 nicht dargestellten Antriebsmotor angetrieben. Auf die Vorderräder 12, 13 wirkt demgegenüber ein Lenkrad 15. An den Rädern 10 bis 13 sind Radbremsen 16 bis 19 angeordnet, die von einem Bremssteuergerät 20, vorzugsweise mit Antiblockiersystem, betätigt werden. Das Gerät 20 wird ferner von einem Bremspedal 21 beaufschlagt. Weiter sind an den Rädern 10 bis 13 Drehzahlsensoren 22 bis 25 angebracht, die auf ein elektronisches Steuergerät 26 einwirken, das über eine Datenleitung 27 mit dem Bremssteuergerät 20 verbunden ist. In einer Ausgestaltung der Erfindung ist das elektronische Steuergerät 26 außerdem mit dem Bremspedal 21 verbunden. Schließlich steht das Steuergerät 26 noch mit einem Lenkwinkel-Sensor 28 in Verbindung.

Bei der Anordnung gemäß Figur 1 dient das elektronische Steuergerät 26 zum Erkennen des Zustandes der Reifen an den Rädern 10 bis 13. Hierzu werden die Drehzahlen der Räder 10 bis 13 über die Sensoren 22 bis 25 erkannt

...

- 5 - 7 -

BAD ORIGINAL

Die Wirkungsweise der in Figur 2 dargestellten Anordnung ist wie folgt:

Über das UND-Gatter 40 wird der Fahrzustand des Kraftfahrzeuges ermittelt, in dem bei einer Geradeausfahrt das Fahrzeug ohne Vortrieb oder Bremsenwirkung fährt. Hierzu wird über die Elemente 43, 44 die Nicht-Betätigung des Bremspedals 21, über die Elemente 28, 46 die Nicht-Auslenkung des Lenkrades 15 und über die Elemente 47, 48 die Nicht-Betätigung des Fahrpedals ermittelt. Die Ausgänge der Elemente 44, 46, 48 kennzeichnen somit bei gleichzeitigem positivem logischem Signal den Fahrzustand, in dem unterschiedliche Raddrehzahlen infolge Kurvenfahrt, Durchdrehen der Räder infolge zu großer Antriebsleistung oder Durchrutschen der Räder infolge Bremsung nicht auftreten können. Die zusätzliche Einrichtung 49 kennzeichnet dabei weitere Einrichtungen, die in weiteren Ausgestaltungen der Erfindung zur Verfeinerung des Schaltgeschehens noch herangezogen werden können, beispielsweise ungleichmäßige Beladung des Fahrzeuges und dergleichen.

Möchte nun der Fahrer den Referenzgeschwindigkeits-Bildner 29 eichen, betätigt er den Schalter 41 und der Speicher 42 wird gesetzt. Tritt nun im folgenden der vorstehend näher beschriebene Fahrzustand ein, schaltet das UND-Gatter 40 durch und der Referenzgeschwindigkeits-Bildner 29 nimmt eine Ermittlung der in diesen Fahrzustand auftretenden Referenzgeschwindigkeit vor. Die Betätigung des Schalters 41 kann dabei - wie erwähnt - von Hand erfolgen, durch den gestrichelten Pfeil am Element 41 ist jedoch angedeutet, daß auch eine automatische Betätigung des Schalters 41 in Betracht kommt, etwa in regelmäßigen Zeit- oder Fahrleistungsintervallen, bei Antritt jeder Fahrt oder nach ähnlichen Kriterien. In jedem

...

18099

-7-9

3236520

Falle wird durch das Setzen des Speichers 42 bewirkt, daß eine Eichung des Referenzgeschwindigkeits-Bildners 29 unmittelbar nachfolgend vorgenommen wird, sobald sich der hierzu erforderliche Fahrzustand einstellt.

Im Referenzgeschwindigkeits-Bildner 29 wird die Referenzgeschwindigkeit aus den Signalen der Raddrehzahl-Sensoren 22 bis 25 ermittelt. Dabei kann einmal der Mittelwert der Signale herangezogen werden, es ist jedoch selbstverständlich auch möglich, den jeweils niedrigsten Drehzahlwert als den Wert anzunehmen, der den Sollzustand am besten annähert oder jedem Rad eine eigene Referenzgeschwindigkeit zuzuordnen. Befinden sich die Schalter 30, 51 in der in Figur 2 eingezeichneten Stellung, ist der dem Referenzgeschwindigkeits-Bildner 29 nachgeschaltete Speicher 31 eingeschaltet. Wie oben im einzelnen beschrieben, schaltet das UND-Gatter 40 dann durch, wenn sich bei gesetztem Speicher 42 der genannte Fahrzustand einstellt. Dies kann jedoch bei unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten der Fall sein, so daß eine Normierung (Quotient Raddrehzahl/Fahrgeschwindigkeit) dieser Referenzgeschwindigkeiten auf die jeweilige Fahrgeschwindigkeit erforderlich ist. Hierzu sind die Speicher 31, 52 und der Referenzgeschwindigkeits-Bildner 29 mit dem Fahrgeschwindigkeits-Sensor 45 verbunden, der die echte Fahrgeschwindigkeit über Grund ermittelt. Die in dieser Weise normierte Referenzgeschwindigkeit wird nun den einen Eingängen der Komparatoren 32 bis 35 zugeführt und dort mit den Drehzahlsignalen der einzelnen Räder verglichen. Bei kurzfristigen Änderungen des Reifenzustandes, insbesondere bei plötzlichem Druckabfall ändert sich die zugehörige Raddrehzahl rasch und der zugehörige Komparator mit Anzeige wird angesteuert. Um jedoch auch langfristige Änderungen des Reifenzustandes überwachen zu können, ist wenigstens

BAD ORIGINAL

ein weiterer Speicher 52 vorgesehen, der beispielsweise beim Aufziehen neuer Reifen eingeschrieben werden kann, so daß bei Umlegen der Schalter 30, 51 auch ein Vergleich der Raddrehzahlen mit dem Wert möglich ist, der bei neuen Reifen vorlag. Damit kann auch der Reifenabrieb und damit die Profiltiefe über längere Zeiträume überwacht werden.

Bei Fahrzeugen, die mit einem Antiblockiersystem (ABS) ausgestattet sind, können verschiedene Komponenten, z.B. die Raddrehzahl-Sensoren, die Erfassung der Bremspedalbetätigung usf. des ABS für die erfindungsgemäße Einrichtung verwendet werden. Ist das ABS ein sogenanntes 3-Kanal-ABS mit gemeinsamer Erfassung beider Räder der angetriebenen Hinterachse (Sensor am Differential), wird die Drehzahlabweichung eines der Räder mit einem Faktor 2 gewichtet, da Drehzahlabweichungen eines Rades sich mit der Hälfte auf die Kardanwelle auswirken.

Insgesamt liegt damit ein "lernendes" System vor, bei dem im Speicher 31 ständig aktualisierte Werte eingespeichert werden, so daß Ungleichmäßigkeiten, etwa durch unterschiedliches Aufpumpen der Fahrzeugreifen, ausgemittelt werden können, andererseits ist jedoch durch den weiteren Speicher 52 und eventuell weitere zusätzliche Speicher auch eine Langzeitüberwachung der Fahrzeugreifen möglich.

Nummer:

32 36 520

Int. Cl.³:

B 60 C 23/04

Anmeld tag:

2. Oktober 1982

Offenl gungstag:

5. April 1984

Robert Bosch GmbH, Stuttgart 1.10.1982
"Einrichtung zum Anzeiger des Zustandes von
Fahrzeugreifen"

3236520

18099

1/1

